学术专论

“唐船商人”：活动在东亚海域贸易前沿的群体

王来特

［**摘要**］“唐船商人”是近世时期活动在东亚海域贸易最前线的人群，亦是处在清朝对日贸易体系最基层的群体，然而关于这一群体，特别是他们在海域贸易活动中的位置和处境迄今鲜有深入的综合性研究。本文通过日本史料所存清朝官方颁发的出海许可证书、日本长崎有关唐船的进出港档案，以及唐通事教科书等文献，考察在清朝出海管理体制下赴日商人的地位，同时揭示他们在中日双方国家权力的挤压间挣扎求生的处境，进而尝试对这一群体的历史形象重新进行修正和评价。

［**关键词**］唐船商人　管制贸易体制　地位与处境　历史形象

［**中图分类号**］K249　［**文献标识码**］A　［**文章编号**］1002－8587（2015）－02－0137－13

引言

从明朝末年开始的中国商船赴日“往市”贸易活动，经历了明清鼎革之际“混乱的活跃期”，到清朝统一台湾、解除海禁之后，在清、日双方政府的“管制贸易”体制下，一直延续到德川幕府统治的终结。这一时期的赴日中国商人，在当时的日本被称为“唐人”，其商船亦被称为“唐船”。

以往关于清、日贸易的研究大多集中于双方政府管制规则、体制的建立，考察重点主要在官方的决策，但对于亲身前往日本进行交易活动的中国商人，即本文所拟考察的“唐船商人”群体则少有涉及。如傅衣凌在进行清、日铜贸易的研究时已经注意到了该群体与清朝官商、额商（民商）集团在身份属性和分工上的不同，但并未做深入考察。①此外，山协悌二郎的专著《长崎的唐人贸易》虽曾例举出其中的个别族群，然而亦没有予以详细讨论。②比较而言，松浦章在其专著《清代海外贸易史的研究》中对赴日中国商船的经营结构，即其中的货主（财东）、船主（船头）、船户（船舶的所有者）及其相互关系进行了梳理和分析，推进了相关研究。据松浦描

［**收稿日期**］2014－10－15
［**作者简介**］王来特（1981－），男，东北师范大学历史文化学院讲师，长春 130024；wanglaite@ hotmail. com

① 参见傅衣凌：《清代前期东南洋铜商》，载《明清时代商人及商业资本》，人民出版社，1956 年，第 176—197 页。

② 参见山协悌二郎：《长崎的唐人贸易》，吉川弘文馆，1964 年，第 4—6 页。

述，康熙朝以前，来日唐船多为小资本合伙，这种现象可上溯到明万历后期。但随着清朝政府为确保洋铜，即日本铜料的采购而加强了对外贸易管理，加之日本方面也对进港的商船进行了限制，清朝官府有意选择具有巨额出资能力的商人从事对日贸易，从而导致对日贸易的经营结构发生变化，即由多位商人合资派船的初期状态，向货主和船主分离的公司式经营状态转变。① 不过，直到雍正朝之前，从事对日贸易的清朝商人，既有以自己的资本或合伙资本办货，同时又作为“船主”赴日贸易的，也有只出资不出海，雇人赴日贸易的；到了乾隆时期，来长崎的唐船“船主”，则基本都不是货主了，而是货主的雇用者。② 此外，松浦章还对货主和船主做了专章分析，但对于“唐船船主”，由于他关注的是其与“货主”的关系，故仅对某些“船主”人生轨迹进行了追踪考察。同时，松浦也考察了唐船乘员的构成，并指出，乾隆朝以降，包括船主在内的唐船乘员，在承担国内货主（官商或额商）所委托的货物贸易的同时，自己也携带货物进行交易，③ 这揭示出唐船贸易所具有的复杂性。故此，可以说，“唐船商人”并不仅仅指称与货主有契约关系的船主，还应包括其他乘员在内，但松浦的著作并未对这一群体进行更深入的分析。

综上可知，在清代的对日贸易活动中，不管官府把贸易的权限交给官商还是民商，最终将之付诸实施的，是出海赴日的“唐船商人”，他们才是活动在东亚海域贸易最前线的人群，但关于这一群体，特别是他们在海域贸易活动中的地位和处境，迄今鲜有深入而综合的研究，故本文拟对这一群体进行考察。

一、清朝官府出海许可证书所见赴日商人的地位

顺治初期，清朝政府即以“官给符为信”，也就是以官方发放许可证书的方式对出海商人进行管理，④ 康熙朝解除海禁后，对包括赴日贸易在内的出海贸易的管制从未放松过。同样，德川日本虽然拒绝和清朝中国进行直接的官方交涉，但始终把来日贸易的唐船置于幕府直属机构长崎奉行所的管制范围之内。在这样的体制中，出海赴日的中国商人是怎样一个群体？他们处于怎样的地位？在以往的官方记录里，涉及此话题的资料都是片段、分散的，这给深入研究带来了实际困难。本文首先拟从清朝官方颁发的出海许可证书入手，考察在清朝出海管理体制下赴日商人的地位。

清顺治时期发给赴日商人的出海许可证书，迄今未见有留存下来的实物或抄录副本，但在日本史料《和汉寄文》中，则录有康熙年间颁发的相关文书抄本。该书由曾任职于长崎奉行所的松宫观山（1686—1780）编纂，内容包括日本元禄时期（1688—1703）至享保十二年（1727）期间从中国、朝鲜、暹罗诸国来到长崎的船只与奉行所之间的来往交涉文书，以及与之对应的日文翻译。大庭脩曾注意到，《和汉寄文》摹写了“镇海县牌”、“宁波关部牌”等，认为这是“当时中国公文的样本”。⑤ 而这两个样本，恰恰都是清朝官府发给出海的唐船商人的许可证书，无疑也是了解当时出海商人状况的珍贵文本，有必要认真解读。兹先引录“镇海县牌”如下：

镇海县牌之写

浙江宁波府镇海县为洋历载情□等事。康熙四十六年五月十六日，蒙本府帖文，康熙四十六年五月十一日奉总督福浙部院 梁 军令，康熙四十六年四月二十七日准兵部咨□□事。今该督既称，渔船应与商船一体往来，欲出外洋者，□□船编为一册，取具连环保结。一船

① 参见松浦章：《清代海外贸易史的研究》，朋友书店，2002 年，第 80—81 页。
② 参见松浦章：《清代海外贸易史的研究》，第 76 页。
③ 参见松浦章：《清代海外贸易史的研究》，第 118—120 页，第 138—139 页。
④ 张寿镛编：《清朝掌故汇编》，广陵书社，2011 年，第 514 页。
⑤ 大庭修编：《享保时代的日中关系资料》（一），关西大学出版部，1986 年，第 373 页。

为匪，余船并坐。而桅之用双、用单，并从其便。嗣后□船，其责全皈船主。取澳甲、户族里长、邻佐保结，倘有行好事发，则惟本主是问。其船只出入□□，令各该督沿海汛□各官，查验挂号，如有违禁，照例沿（治）罪等语，均应如该督所题。俟命下之日，载入例册，通行沿海督抚提镇，一体遵行可也等因。康熙四十六年三月初一日题，四月初二日奉旨，依议，钦此钦遵。抄部送司，案呈到部，咨院行府到县，蒙此合行给照。为此照仰（给）船户黄尚显，知□郎便逐一凛遵。凡过问口要汛，出入经过，务须 照挂号查验。用卯回日，将照仍送本县查验。如敢故违携带军器，并装载违禁货物，及护照逾限不换者，一经汛口稽查，致被本县察出，定将该船户人等，依例问罪，决不轻贷，须至照者。

计开，镇商字二百六十号商船，梁头一丈七尺六寸。船户：黄尚显，年四十八岁，身中，面赤，微须。系镇四啚人。保结：保长陈圣甫。计粘船户船水年貌单一纸。

右仰（给），镇商字二百六十号船户，黄尚显，准此。

康熙五十四年十二月

定限次年十二月二十二日缴换，如敢逾限不换，申报提挈问罪。①

需要说明的是，据《和汉寄文》所收当时在日本对外交涉活动中从事翻译工作的唐通事对此件的日文翻译，文书原本即有“文字磨灭不分明，文意难考”② 者，加之经过摹写和转抄可能出现的讹误，更增加了解读的难度。以上引文中凡用“□”号表示者，皆依大庭脩本原样照录，括号内增加的文字，则是根据唐通事的日文翻译所做的参考性修正。此文书是赴日贸易的船户黄尚显携带的出海许可证书，由浙江宁波府镇海县于康熙五十四年（1715）十二月颁发。特别值得注意的是，证书起首一段“浙江宁波府镇海县为洋历载情□等事”，亦即说明“历年出海情由”的文字，叙述了清政府制定颁发出海许可制度的过程，据此可知，事情发端于康熙四十六年（1707），先是有“总督福浙部院 梁”亦即时任浙闽总督的梁鼐③提议把商船和渔船“欲出外洋者”统一管理起来，登记造册，“取具连环保结”，明确“船主”的责任和沿海各官员查验管理的职责。此议于康熙四十六年三月初一日题奏，四月初二日“奉旨，依议”，即得到了康熙皇帝的批准，随后即作为中央政府的正式公文，“抄部送司，案呈到部，咨院行府到县”。也就是说，由兵部行咨文至“院”，即闽浙总督，再由总督下令至宁波府，宁波府传达到镇海县。这样一个程序，看来似乎只是循照惯例的公文传递，实际上由此编织成了对出海贸易进行规范管理的体制，八年之后，在镇海县发给船户黄尚显的出海许可牌上，仍然要重述这一过程，这无疑表明，即便是一只商船出海，也不仅仅是一个地方性事件，而是被纳入在由国家主导的管控系统之中。

同样收在《和汉寄文》里的“宁波关部牌”摹写本，是发给多位商人的出海许可，亦抄录如下：

宁波关部牌之写

钦差督理浙海税务内务府镇（慎）刑司员外郎加二级 保 为给牌照验事。

照得，本部督理海税，钦奉敕谕开载，凡海上出入船载，如有夹带禁物，照例拿究。商民情愿从淅（浙）省出海贸易，登记人数姓名，取具保结，给与印票，以便出入。钦此。今据该商册报人数，前来随经取具保结存案，合行照数给牌，为此牌给该商收执。凡经过各海口营汛处所，验牌查点人数，即便放行，毋得留难羁阻。回淅（浙）到关，船户立刻先报本部，候点人数明白，方许登岸。原牌缴错，毋得违错，须至牌者。

---

① 大庭修编：《享保时代的日中关系资料》（一），第 207—211 页。

② 大庭修编：《享保时代的日中关系资料》（一），第 209 页。

③ 梁鼐于康熙四十五年就任闽浙总督，至康熙四十九年离任。参见赵尔巽等撰：《清史稿》，中华书局，1977 年，第 24 册，第 7146—7151 页。

计开，商人：庞玺章、施文箴、陈行悦、姜士岳、唐陆观、李祥甫、朱天如，小厮：曾彦英、应子龙、周四。计粘车一纸

右牌给商人庞玺章 准此

康熙五十五年正月二十九日给

内务府　限 回　日缴①

从颁发时间看，此牌比“镇海县牌”仅晚一个月，发牌地点亦在“浙省”，但发牌机构却不是地方政府，而是“宁波关部”，即宁波海关。康熙五十五年时任海关监督为内务府慎刑司员外郎保在，② 故此时颁发的许可牌上署有“保”字。此份许可证书与“镇海县牌”的格式、内容都有不同，但有关出海“人数姓名”的登记、取保、发牌及各海口营汛验牌等管理程序，都一一写列在案，并且还列有“镇海县牌”没有言及的回岸时的管理办法：“船户立刻先报本部，候点人数明白，方许登岸”。另外值得注意的是牌上开列的多位商人名字，既然他们都被写在回岸时查点人数的范围之内，他们应该也是亲自出海赴日之人。其中，庞玺章领受许可牌照，但他并未被称为“船主”，表明他只是同船商人们的代表或负责人，该商船应当就是以所谓“小资本合伙”的方式经营的。

如前所述，到乾隆时期，唐船贸易已经由“小资本合伙”转变为“货主和船主分离的公司式经营状态”，官商、额商制度确立以后，更加速了这种分离。这自然也表现在清朝官府颁发的出海许可证上，有关这一时期各种类型的商船出海许可证件，先行研究已经做了颇为细致的考察，③ 在此仅以与官商钱鸣萃、钱继善父子相关的系列文书为线索进行分析，因为此系列文书所涉及的内容相互连贯，可以比较清楚地看到赴日贸易的商人在官商、额商制度下的地位。

此系列文书收录于长崎奉行中川忠英（1753—1830）主持编纂的《清俗纪闻》，笔者以下将其分为三组进行解读。第一组是“平湖县印照”的图式、所记文字及粘贴在该“印照”上的挂号单、联单。首先看该组第一件的“印照”，这是浙江省平湖县发给“本县船户范三锡”的，落款时间为“乾隆六十年九月”。据此“印照”上的文字可知，平湖县遵照嘉兴府、布政司、福浙总督诸上级机关之“信牌”和“宪牌”的指示，曾将官府有关造船监管、出海稽核的条文，在“城市通衢沿海口岸”，“刊刻榜示，并大书告示”。给船户范三锡发“照”，是此管理体制内的一项具体工作，具体做法是，范三锡自行“呈报”，然后，“（县衙）除将该船量烙，并讯取船户舵水澳甲里族邻佑保家，各供结外，”亦即由县衙确认该船的船体尺寸无误，并讯问船户、舵工、水手，以及“澳甲里族邻佑保家”亦即连坐保证人，各自出具“结状”，在此基础上，认定“合行给照”，才将“照”发给范三锡。而“照”上仍然写明要禁带的物品及“舵工水手”人数，确认船体的“尺式”等。④

第一组第二件文书是“浙江嘉兴府海防总捕分府”给各汛口的“联单”，贴在县照之上。单上文字说明“出海船只设立联单，填明船商舵水姓名货物”，是为了“经由处所便汛稽查”，同时写到这一商船的具体情况，是了解此船货主、船主及船户关系的重要线索。该部分文字说：“今据牙人费顺兴具报，平湖县船户范三锡，舵水共二十八名，装商费晴兴与糖药材等货，前往东洋贸易，经过汛口，验明放行，毋违须单”。⑤

第一组第三件和第四件文书分别是浙江嘉协右营和浙江乍浦海防分府的“挂号单”，是商船

---

① 大庭修编：《享保时代的日中关系资料》（一），第205—209页。

② 黄国盛：《鸦片战争前的东南四省海关》，福建人民出版社，2000年，第45页。

③ 如刘序枫：《清朝政府对出洋船只的管理政策（1684—1842）》，刘序枫主编：《中国海洋发展史论文集·第九集》，台湾“中央”研究院人文社会科学研究中心，2005年，第364—368页；松浦章：《清代海外贸易史的研究》第二部第三编第二章，第583—598页。

④ 参见孙伯醇、村松一弥编：《清俗纪闻·2》，平凡社，1987年，第92—93页。

⑤ 参见孙伯醇、村松一弥编：《清俗纪闻·2》，第94页，第96页。

所至各汛口的查验证明，也是贴在县照之上。“挂号单”上面记录了范三锡所属商船上次出海归来的时间（“乾隆六十年九月二十一日到口”）和载回的货物（“装载红铜进口”），以及此次出海的时间（“本年十月二十五日”）和所载物品（“装糖药材等货物出口，带食米一百石”）、出海方向（“往东洋”）。应注意的是在此证书上出现了“官商钱继善承办洋铜”的字样，因为这位“钱继善”才是商船的最大货主。①

至此，可以说范三锡商船上有贸易合伙关系的人物都出现了，即官商钱继善、牙人费顺兴、商（人）费晴兴、船户范三锡，但他们之间究竟是什么关系？在“往东洋贸易”的活动中各自扮演怎样的角色？还须要再看另外两组文书。

第二组的两份文书分别为浙江巡抚发出的“浙海关商照”，以及发给船户范三锡的“浙海关商船照”。② 其中“浙海关商照”文字部分的落款处标明“右牌给商人费顺兴”，但开头题目却记道：“接办官商钱鸣萃之子钱继善采办铜斤”。这一在“浙江嘉兴府海防总捕分府”的联单上被记作“牙人”的费顺兴究竟是怎样的“商人”？他和官商钱继善是什么关系？这在第三组文书，即布政使司发给“官商钱继善商伙费顺兴”的“宪照”上可以找到答案，该“宪照”上的文字云：

宪照

钦命浙江等处承宣布政使司随带军功加三级记录十五次汪 为请 旨事。案照官商承办各省官铜例，应免税放行。奉准 部咨，嗣后铜船出洋，按船给与承办官商印照，以杜影射等因。今据嘉防同知详，官商钱继善家人高陛具呈，陛主运例出洋采办辦铜斤，今雇有平湖县船户范三锡，倩行商费顺兴，执例大发，各依照，由乍出口等情，请给印照，前来合行须发。为此仰该行商，即使收执领 往洋采办。该商不得逾限，私越禁洋，以及夹带违禁货物，有干严例。倘铜船遇风，收泊闽浙各海口，地方验明印照，督令行商人等随时拨回乍口，各关汛毋得稽阻留难，有悮（误）报铸。回日仍将原照缴销，勿违。须至照者。

计开 每船准带绸缎三十三卷，每卷重一百二十斤，如有愿带丝斤者，许配二三蚕粗丝，每一百二十斤抵绸缎一卷，其多带者以此抵算，每船丝斤不得过一千二百斤。

右给官商钱继善、商伙费顺兴收执

乾隆六十年十月

布政使司 日缴③

乾隆初年，清政府确立了官商和额商双轨并用的采办洋铜制度，其中官商仅一名，为内务府商人范毓馪，以后则由其子侄接任，直到乾隆四十年代，范氏因经营不善而破产，转由王世荣承办，后又转由钱鸣萃等接手。④ 前引“浙海关商照”题头处写有“接办官商钱鸣萃之子钱继善採办铜觔”，表明乾隆六十年（1795）时，钱鸣萃的采办洋铜官商之职已经由其子钱继善接替。而从布政司所发“宪照”看，官商钱氏下面还有承包人，他们就是钱继善雇佣的平湖县船户范三锡和行商费顺兴。上述各组证件，如“平湖县印照”及相关挂号单的直接发给对象是范三锡，“浙海关商照”及布政司“宪照”的直接发给对象是费顺兴，由此可知，在当时清朝的对日贸易中，如同钱氏这般有着深厚官方背景的官商并不必离开国内，钱继善本人甚至不用亲自来到浙江省的官府，只需遣其家人前来“具呈”即可。

---

① 参见孙伯醇、村松一弥编：《清俗纪闻·2》，第94—96页。

② 参见孙伯醇、村松一弥编：《清俗纪闻·2》，第97—100页。

③ 参见孙伯醇、村松一弥编：《清俗纪闻·2》，第101—102页。

④ 参见松浦章：《清代海外贸易史的研究》，第150—151页；山协悌二郎：《长崎的唐人贸易》，第6—7、184—185页；刘序枫：《关于清日贸易的洋铜商：以乾隆－咸丰期的官商·民商为中心》，《九州大学东洋史论集》，第15号，1986年12月。

关于钱继善和费顺兴的关系，前引“宪照”的表述是：“倩行商费顺兴”。山协悌二郎和松浦章都特别注意到动词“倩”的词意，并做了认真的考察和解释。山脇认为此词相当于“讬”或“委托”，松浦也认为，尽管“在当时日本曾将‘倩’训读为‘やとう’（即‘雇’）”,① 但此词确实与“雇”不同，甚至也不同于一般的委托，所谓“倩”，指的是“在唐货主”（即不出海的财东）和作为代理人赴长崎处理其全部贸易事务的行商之间缔结的契约关系。② 具体到钱继善和费顺兴，松浦的解读是：尽管尚未见到能够和“布政司宪照”相对应的日本方面的资料，“但可以认为，在唐货主是钱继善，行商费顺兴是渡海到长崎的船主”。③

如果仅仅根据前引“宪照”上的文字，应该说松浦章的解读是有道理的，因为其上明确写着“该行商即便收执领　，往洋采办”，还规定了“该商”出海后不得违背的禁令，并说明如有遇风收泊的情况，各海口负责稽核者应“督令行商人等随时拨回乍口”，所有责任都一一归结到行商，按理行商是应该渡海贸易的。但如果再看前引第一组第三件文书，即“浙江嘉兴府海防总捕分府”给各汛口的“联单”，其上所记“费顺兴”的身份是“牙人”，并说根据他的“具报，平湖县船户范三锡，舵水共二十八名，装商费晴兴与糖药材等货，前往东洋贸易”。这里出现的“费晴兴”，名字前仅有一个“商”字，其具体身份是什么，按照当时的称谓他是否也可以被称为“行商”？无从得知。山协悌二郎认为，“行商费顺兴”是额商，官商钱继善委托他处理购铜业务，而联单中出现的费晴兴则是依附在额商费顺兴名下的商人，是所谓的“出海”,④ 即实际赴日的贸易者。尽管山脇说费顺兴是额商并无充分证据，但综合各组文书看，无论费顺兴是“行商”、“牙人”还是“额商”，他和官商钱继善一样，是不必亲自赴日的，而费晴兴，尽管并不是官府文书的领受者，只是费顺兴向上“具报”时附带说明的一笔，却是实际负责出海贸易的人，这应该是确实无误的。

还应再次提及船户范三锡。松浦章在讨论货主与船户之关系时，认为船户是商船的所有者和出租者，受雇于货主，且船户出租船只的同时，还要承担运送之责。⑤ 而从前面所引文书看，船户范三锡也应当是实际出海者，他显然和费晴兴一样，在唐船贸易活动中，是处于比较低端同时也是位于前沿的成员。

最后需要指出，以上引录的官方文书的突出特点，是对出海商人于各个环节所实施的限制举措。这当中虽然也要求“各海口营汛”查验清楚后应“即便放行”，“毋得稽阻留难”，算是对稽核机构的一种约束，但此外便没有任何对商船进行保护和鼓励的措施。王赓武在考察东南亚华人移民历史的时候曾注意到，自 16 世纪后半叶，随着中国人在亚洲海域贸易活动中的活跃，向东南亚移居的华人人数也大为增加，在各主要港埠都建立了小型的华人社区，“但无论在什么样的情况下，这些华人都不可能从中国朝廷那儿得到帮助”。⑥ 就此而言，在东北亚海域从事贸易活动的所谓“唐船商人”也面临同样的处境。

二、唐船商人在日本的处境

日本正德五年（1715）颁布在日的《海舶互市新例》及施行的信牌制度，是针对来航唐船所设定的贸易限制政策，自然会影响到唐船商人在日本的处境。但以往有关正德新例和信牌的研

---

① 参见山脇悌二朗：《近世日中贸易史的研究》，第 13—18 页；松浦章：《清代海外贸易史的研究》，第 78 页。
② 松浦章：《清代海外贸易史的研究》，第 81 页。
③ 松浦章：《清代海外贸易史的研究》，第 78 页。
④ 参见山协悌二郎：《近世日中贸易史的研究》，第 13—17 页。
⑤ 参见松浦章：《清代海外贸易史的研究》，第 81—84 页。
⑥ 王赓武：《华人与中国：王赓武自选集》，上海人民出版社，2013 年，第 208—209 页。

究，主要聚焦于清朝政府内部就是否应该接受日本信牌所展开的争论，以及清、日的决策层围绕“信牌事件”所展开的非直接交涉，故讨论的时段多止于清政府在康熙皇帝的直接干预下默许了日本信牌并由户部颁布了“准海商领倭票照”谕文的康熙五十六年（1717）。但是，当领取日本的信牌被合法化之后，信牌对唐船商人的贸易活动究竟产生了怎样的影响，则很少被关注。

众所周知，德川幕府推出“正德新例”，首先是为缩减长崎的贸易额度及贵金属的输出量，发放信牌则是为了限制入港交易的唐船数量，就此而言，信牌其实就等于贸易配额，而在配额短缺的情况下，势必会为此产生竞争，此间情形，在日本史料《信牌方记录》中有断续记载，我们可以据此梳理出一些线索。

《信牌方记录》是一部关于日本正德四年（1714）至享保十二年（1727）间唐船在长崎入港出港的记录，其特点是，对入港的唐船，仅记乘坐有特殊人物者，一般船只并不记录，而对出港之船只则全部需要登记在册，大庭修认为：“这是因为信牌方须要登记发出去的信牌，所以要把出港的船只网罗无遗”。① 而恰恰因为有这样的记录特点，所以该记录留下了因信牌引发的纠纷，而牵扯其中的人都被视为“特殊人物”。《信牌方记录》所见清朝户部谕文颁发之后最早发生的有关信牌的争执，是林元禄和林采若之间的纠纷。

据《信牌方记录》享保四年五月二十六日条所记，林元禄商船进入长崎港，但没有携带前一年返航时日方发给他的信牌。林元禄称，是一位名叫林采若的人在国内贿赂官府，夺走了他所持有的信牌。长崎奉行所方面听取了林元禄的申诉，但依照“御大法”亦即《海舶互市新例》的规定，林属无信牌来航者，遂决定将其原船遣返，不过同时也说明，如林得知有商船持他的信牌来日贸易，他可搭乘别的商船再来说明原委。②

再据《信牌方记录》享保四年十二月二十一日条所记，此日有名为林采若者，与“协船头”即副船主林文新的船，携前条（即五月二十六日条）所说记有林元禄之名的信牌进港，奉行所方面依例查验，发现该船“本主暗符印鉴无之”，而同月二十八日又有林元禄搭乘三十六番船来到，奉行所方面听取二人的申诉后认为，林采若夺取信牌属实，命其原船载货返回，并将信牌交还给林元禄。但林采若不肯接受，交涉颇为困难，后长崎奉行所方面派出官吏进行处理，迫使林采若于享保五年正月三日返航，并禁止其再来长崎贸易。③ 而林元禄则于二月携信牌搭乘第二十四番船归国。④

林元禄、林采若信牌争执案并非个别偶发事件。据《信牌方记录》，享保四年六月二十三日条，此日有丘永泰、何定扶同船到港，也没有携带信牌。这位丘永泰，在丁酉年（康熙五十六，享保二，1717 年）曾作为何定扶商船的“船客”来航，但此次则是为“崇福寺主持之唐僧招请之事”而来的，《信牌方记录》此条记录了这位同船来到，受邀出任主持的中国僧人“道本”的法讳、别号及出生地。何定扶称：一位名为陈仁卿的人在国内贿赂官府，夺去了他的信牌。长崎奉行所方面照例不准何定扶船无牌贸易，于七月七日将其船遣返，但因为何定扶“此番载渡唐僧有功”，故给他补发信牌一枚以作奖励。而对于同年五月初一日已经以何定扶信牌进港的陈仁卿之船，奉行所方面则决定在其返航时不发给再来日本的信牌。故此条记录说：“信牌增减无

---

① 大庭修编：《享保时代的日中关系资料》（一），第 364—365 页。
② 《信牌方记录》享保四年五月二十六日条（林元禄 无信牌一件），大庭修编：《享保时代的日中关系资料》（一），第 42 页。
③ 《信牌方记录》享保四年十二月二十一日条（林采若渡海停止），大庭修编：《享保时代的日中关系资料》（一），第 44—45 页。
④ 《信牌方记录》享保五年二月十一日条（给与林元禄信牌），大庭修编：《享保时代的日中关系资料》（一），第 46 页。

之”。①

《信牌方记录》享保五年二月八日条记录的吴因生和“协船头”丘銮观商船无信牌入港事，也涉及信牌的纠纷，但情况与以上两船有所不同。据该船申诉，他们本来持有记有“台湾刘元修之名”的信牌，但被“唐国杜京观”夺去，至于杜京观是如何夺得信牌的，此条没有明确写出，并且，也没有像以上两船那样将之归因为夺信牌者贿赂了清朝官府。而长崎奉行所方面的对应方式，首先仍然依据“御大法”令其原船返回，同时表示允许其在得知杜京观船来日时搭乘其他商船来日申诉。② 不过后来的事态发展并没有重复林元禄、林采若争执案的情节。《信牌方记录》享保五年十二月末的一条补记说：“台湾丘銮观船翌丑正月八日入津，此船即本年二月因信牌被夺而（无牌）入津、并命原船返回者；因知晓右记夺牌之杜京观已移居江南苏州府吴县，即诉之其移居地之官府，（官府）遂将杜京观召捕，经审议，判其入狱，信牌归还（丘銮观）。”③ 也就是说，这次纠纷是经由清朝官府的审判裁决而解决的。

以上三艘唐船的信牌纠纷案，都经历了跨国诉讼，由于现存最原始资料仅有《信牌方记录》里的文字，并且，关于长崎奉行所如何听取唐船商人的申诉以及做出了怎样的相应处理，该书所记偏重结果而简化过程，加上清朝方面的资料完全缺失，如林元禄、何定扶所述清朝官府受贿的具体情形，再如丘銮观在苏州府吴县提起的申诉及被受理的经过，迄今未见有相关的档案记录或文献记载，使我们无法去做更细致的考察和检证，但在此意义上，《信牌方记录》所记内容就更加值得珍视，因为通过这些有关信牌纠纷的申诉、审理、调解及判决的片段记录，可以部分地了解到在清、日官方的法律性表述以及实际处理的过程中，中国赴日商人被置于怎样地位，他们的权益是在怎样的范围内和怎样的程度上被认定或被无视的。

日本官方处理信牌纠纷的最为突出特点，首先是对所谓“御大法”亦即《正德新例》（《海舶互市新例》）原则的坚守，举凡无牌入港的唐船，不问缘由，第一项处理措施就是命令原船原样载货返回（即“積み戻す”）。也就是说，该船不仅不能入港贸易，在得不到任何贸易利润的基础上，还要承担航海过程的费用和风险，因为货物载回之后未必能照原价处理，其损失无疑是巨大的。这样的严厉惩罚对取缔违反《海舶互市新例》规定的“非法”贸易确有效用，在《信牌方记录》上，日本享保五年以后不再出现无信牌到港的唐船，可见其效果之一斑。

而对于因信牌所引起的纠纷，长崎奉行所是予以受理的，其解决办法是在听取纠纷双方申述的基础上进行评判。从处理林元禄、林采若纠纷案时提到的一句“本主暗符印鉴无之”，可知其评判标准是以信牌的“本主”为谁作为依据。但“本主”如何定义？《信牌方记录》未载详细信息，查《正德新例》第四部分第一章《向唐人进行通告的程序》所附之有关“割符”（通商照票－信牌）及加盖印章的规定，云：“奉行所制作之割符留帐，帐面载明何月何日何地之船，割符授予唐人何某等事由。”④ 再查现在存世的信牌实物，上面确实记有领取“通商照票”（信牌）的船主姓名，并注明“右票给某船主某”字样。⑤ 另据大庭脩对《唐船进港回棹录》的研究，该书“所载各项人名，均为船头（船主，在日本指挥该船货物买卖的负责人），即在正德新

---

① 《信牌方记录》享保四年六月二十三日条（唐僧道本渡来　信牌不持渡一例），大庭修编：《享保时代的日中关系资料》（一），第 40—41 页。

② 《信牌方记录》享保五年二月八日（信牌被夺无牌渡海令原船返回）条，大庭修编：《享保时代的日中关系资料》（一），第 45—46 页。

③ 《信牌方记录》享保五年十二月（丘銮观信牌被杜京观夺取事诉至官府终获返还）条，大庭修编：《享保时代的日中关系资料》（一），第 50 页。

④ 清水紘一：《（史料）正德新例》，中央大学论集，第 11 号，1990 年 3 月，第 10 页；早川纯三郎编：《通航一览》第四，国书刊行会，1913 年，第 363 页。

⑤ 参见长崎历史文化博物馆藏：《信牌》（明和二年九月十九日），编号：“17 11—3”）；《信牌》（安政四年八月三十日），编号：“B）17 11—2）”。

令实施后初期，记录在册的信牌名义人”。综合这些资料可知，日本官方认定的每艘唐船“法定”的“本主”，就是接受他们所颁信牌并记录在册者。

那么，清朝官方介入信牌持有者的更迭，其法律依据是什么呢？其实，早在康熙五十六年（1717）四月清朝户部颁布的“准海商领倭票照”谕文已经提及，认可海商领取日本的信牌后，可能会造成出海赴日贸易的不公平，故向商人们提出相互通融信牌的建议，该谕文云：

> 户部等会议。浙巡抚徐以商船出海往来，并无阻滞，五十四年倭国长崎译司忽有给船主胡云客等票照一案，臣一时渎陈，两经部议，特颁谕旨，谓长译之票，不过买卖印记，据以稽查，无关大议。大哉王言，简而有要。谨候原呈倭照发臣之后，一例给还诸商，照常贸易。至倭人所议船只货物数目合无，令商人原照倭议贸易。惟是有票者可以频往，无票者货物空悬，同为朝廷办税之人，自应一视同仁，令浙海关监督传集诸商，明示倭照，彼此可以通融，或同船均货，或先后更番，胡云客、庄元枢等各自推诚酌议等因，具题前来。应将倭照一张发还浙抚，并从前所收票照，一例给还诸商。至船只货物数目，应令商人仿照倭人原议，将倭照通融，或同船均货，或先后更番之处，俱应如徐所题行，令该督抚海关监督传集诸商公同酌议而行，报明户部可也。①

上引谕文是针对信牌可能造成的贸易不公平现象所指示的解决办法，亦即商人之间相互通融使用信牌，虽属于建议性提案，却为地方官府的介入提供了一定依据。特别是在因信牌的持有权发生争执时，如前述林元禄、何定扶案，某些官员可以借机受贿，但总体说来，户部的建议应该不具备法律的约束力，故反复强调要“传集诸商公同酌议”，并且，无论是浙江巡抚还是清朝户部，他们都提出应该对海商“一视同仁”，这与其说是尊重商人的个人贸易权，毋宁说主要是因为把商人看做了“同为朝廷办税之人”，而浙江巡抚等官员自康熙五十五年九月因处理日本信牌事两次遭到皇帝批驳，之后，已经充分领会到“办税”也就是采办洋铜对于国家大局的重要性，② 林元禄、何定扶等跨海赴日追索信牌，归国后并没有受到清朝官府的责难，丘銮观也能够在苏州府吴县讨回信牌等等，从某种意义上表明清朝官府在判定信牌“本主”的问题上，认可了日本方面的做法，因为只有这样才能保证对日贸易的顺利进行，把“为朝廷办税”的事情办好。

但如同大庭脩曾经指出的那样，按照日本方面的管理体制，信牌名义人是可以委托乃至变更的，《正德新例》已经规定：“领到割符之唐人因故本人不能前来，而将其割符交与他人时，只要持符前来，不论其为何人，均允其贸易”，但前提是“须不使唐人之间为争抢、盗窃割符而发生争讼事件”。③ 前面所述何定扶与陈仁卿争执案，陈先于何进港而开始并未受到阻拦，其原因即在于此。大庭脩在考察了数十组信牌转让者的情况后总结说，信牌名义人（即“本主”）与代理人之间，主要为两类关系；一类是父子、兄弟、亲戚等血缘关系，一类是商业伙伴关系。④

概言之，在信牌本主的名义委托与转让的问题上，日、清双方的官方都没有制定法律性规定，而是交由商人自行协商，或按照法规之外的传统习惯去处理，只要不发生争执和纠纷，就不过问。因为他们各自都有关注重心，前面已经说过，日本官方关心的是有效实施“御大法”，清朝地方政府关心的是妥善地“为朝廷办税”，这是他们管理唐船商人的底线，而唐船商人则须在这两条线的隙缝里寻找自己的活动空间。

日本享保六年（1721）以后，《信牌方记录》不再出现有关信牌的争执和纠纷事件，转让或

---

① 此谕文抄写本收入《信牌方记录》享保二年，大庭修编：《享保时代的日中关系资料》（一），第 45—46 页。

② 参见王来特：《日本信牌事件与康熙的对日交涉策略》，《社会科学战线》，2013 年第 5 期。

③ 大庭修：《江户时代中国典籍流播日本之研究》，戚印平、王勇、王宝平译，杭州大学出版社，1998 年，第 425 页。

④ 大庭修：《江户时代中国典籍流播日本之研究》，第 433—436 页。

委托似乎进入了有序运行的阶段，但在转让过程中，其实也有交易，雍正六年（1728），时任浙江巡抚的李卫于十月十七日写给皇帝的奏折云："凡倭照一张，值银七八千"。① 说明信牌所代表的贸易配额短缺导致了贸易成本的增加，这进一步加大了商人们的航海贸易风险也因此有所增加。本文引录过的《和汉寄文》中所收享保十一年的一组六件文书，牵涉的即是信牌与海难相关的事件。② 其第一件是当时在长崎的22名中国商人共同提出的请愿书，目的是希望日本官方补发五份信牌，具体内容如下：

> 具呈，各港船主费赞侯、陈抡三等，为环顲垂慈事。切商伴何定扶于去年七月间托伊亲郑恭贤来贩，业已覆舟，而人亡照失矣。更吴谦誉之照，让与费成侯来贩，薛元甫之照系伊子薛志三来贩，俞枚吉之照系伊甥陈宗远来贩，王名贻（王君贻）之照让与林义弼来贩。同于七月间开棹，迄今半年，杳无踪迹。大抵途遭恶风，均在莫测。然各人妻孥亲属，此刻悉遭唐山官府催此铜斤，而船无影响，惨实可商。况何足牧（何定扶）之伙伴郑永祥，费成侯之亲朱连城，薛元甫之表侄朱孔音，俞牧吉（俞枚吉）之亲孙颁庭（孙硕庭），林义弼之伙伴何尔峦，刻悉在崎，回唐不无员累，侯等深知而洞详者也。如不将此照补归，而祥等五人并何定扶等家属，总不子比追之苦，侯等虽属同业，岂容岐视不已。伏乞诸位老爹，转启王上，恩施格外，以全痛肤。乞将何定扶等五照补给与伊亲、伊伙祥等五人领归，不独不失其业，且可免其追呼之苦。格外垂慈，感德靡浅。③

与该请愿书同时呈交的，还有郑永祥、朱连城、朱孔音、孙硕庭、何尔峦等五人分别提出的补发信牌的申请书。对这组文书略加考察，后可以看到，以五位信牌原持有人（即信牌"本主"）为中心形成的贸易组合，其间的委托转让关系相当复杂，这一方面反映了自清初形成的"来日唐船多为小资本合伙"之现象仍在继续，另一方面也表明，信牌成为必备的贸易凭证之后，其自身也变成重要的贸易资本和成本，一旦"照失"，不管因何原因，都意味着贸易权的丧失，这对于唐船商人来说，无疑意味着重大的风险。

继续考察该组文书后还可看到，上述五组赴日贸易的商人，毫无例外地都承接了清朝官府的采购洋铜业务，且在发生海难之后，他们均要面临官府追缴铜斤的困境。对此，笔者认为应当注意的是，因为中国商人出海贸易必须要有部照、关照等官方的许可证件，在急需铜料的时期，官府会将此作为是否批准商人出海的条件。而商人虽为官方出海购铜，但官方却并不为之分担风险，倘若商船遭遇海难，官府则要"向生者是索"，也就是说，商人的贸易伙伴、亲属以及具保者都要承担连带责任，这显然也为出海贸易增添了风险。到了乾隆初期，"小资本合伙"的唐船商人破产渐多，应该和日、清双方的官方贸易管制所导致的贸易成本和风险过高过大有密切关系。前面已经言及，此后清政府购置洋铜的方式，由官府预支"国帑"给商人，转为"另招自携资本之新商"，官商、额商制度由此而生。而在此过程中，清政府采取把"旧商倭照"转给"新商"的办法，以解决信牌问题。④ 至于清朝官府以何种理由、何种方式收缴"旧商倭照"并进行重新分配，史料不详，不宜随意推测，但清朝官方也把信牌作为管理商人的筹码，则是不客忽略的事实。

---

① 商务印书馆四库全书出版工作委员会编：《文津阁四库全书（影印本）》，第145册，商务印书馆，2005年，第145页。

② 《和汉寄文》，大庭修编：《享保时代的日中关系资料》（一），第252—261页。

③ 《和汉寄文》，大庭修编：《享保时代的日中关系资料》（一），第252—253页。

④ 《清朝文献通考》云："先是江浙承办京局铜斤，各商皆预先领帑。至乾隆三年停止办运，而商人积欠甚多，未能清缴。嗣因江苏开铸，另招自携资本之新商，即给与旧商所用倭照，出洋采铜。"刘锦藻编纂：《清朝文献通考》，浙江古籍出版社，1988年，第1册，第5010页。

三、唐船商人在日所遭受的盘剥

唐船商人的贸易活动处境，既受制于日、清两国的官方管理体制，也受制于存在于该贸易活动各个环节上的传统习惯乃至陋习，其中一个明显的环节是唐船进入长崎港后装卸货物时，日本的搬运工即当时文献里写作“夫子”的人有意掉落“盈物”。按照当时日本方面的规定，如果在搬运过程中有货物掉落，那么这些在日语中被记作“盈物”的物品便归日本的“夫子”所有，作为他们的额外酬劳。这样的规定显然会产生流弊，因为在卸货过程中，“夫子”会故意掉落货物以便增加盈物。而上述规定 1784 年（乾隆四十九，日本天明四年）才被修订，改为每船出砂糖 7500 斤以代替“盈物”。① 不过，无论是产生流弊的“盈物”规则还是日本官方为了修正流弊所做的规则改订，都难以称之为公正。因为对商人们来说，原本在卸货过程中并非完全无法避免的“盈物”损失，在修订后的规则里反而成了制度性的必要支出。

记有“盈物”陋习的文献很少，但在一部唐通事教科书或者说是实务手册的《译家必备》里，有描述与“盈物”同类型陋习的具体状况的片段，这为我们提供了珍贵的史料。本文参阅的《译家必备》是由曾经任职于长崎奉行所的近藤重藏（1771—1829）抄写而成，② 该书以问答对话的形式记录了唐通事与中国商人的交涉细节，内容包括唐船贸易中的各项程序。作为实务手册和教科书的《译家必备》，其中的人物、情景、对话虽不等同于档案记录，但也包含了很多史实成分。如其中有关检查和颁发信牌的记述，皆和相关官方文献吻合；再如该书言及的每年被允许进港贸易的唐船数量亦与史实相符。

且看《译家必备》中有关这类陋习的片段：

(唐船卸货以后，唐通事向唐船“总管”为卸货“夫头”索要赏钱。)

通事：总管，我有一句话不好说出来，你依我不依我？你若不依，我宁可不开口，一开口的时节你若有存我的体面，我也好看。

总管：老爹为何这样说？晚生有什么不遵命的道理？只管讲讲。

通事：不是别事，本街的夫头今日很用心做生活，所以该两天起的货一天都明白。我意思要赏他些酒钱，叫他买酒吃。恰好舱里漏散的冰糖有一个草包在那里，一半都是灰尘，你拿去也没用，放在库里也是明日都散掉了去。你听我说，把这一包赏给他充得酒钱使得么？

总管：老爹又来了，这个决决做不来。今日晚生的起货最吃苦，夫子偷去了许多东西，夫头有什么留心处，晚生不叫他赔出来还算得好事，哪有赏他的道理？

通事：你说起这话来我也不好劝你，但是不在乎你一只船，各船总有这个例。你不要看他用心不用心，只看我面上看破罢了。

总管：老爹这般说，晚生也不好强，给他拿去罢了。③

(此后在进行交易之前，通事又来向唐船商人索要白糖，其情节如下。)

通事：胡一官，我有一句话你肯听我么？

商人：请教什么话？

通事：客船通例，把三百斤白糖送本街财副、总管、夫头，你也要照例送给他去。

商人：晚生也是自然送是送的，但是本船的糖有限，给他二百斤肉苁蓉罢了。

通事：不是，不是！这是各船的定例，有糖的哪一个不送糖？若没有糖的时节或可把别样的东西也送的，这三百斤你元价也有限，他们讨了糖拿去比别样的药材略有些便宜，所以

---

① 木宫泰彦：《日中文化交流史》，胡锡年译，商务印书馆，1980 年，第 670 页。

② 古典研究会编：《唐话辞书类集》（第二十集），汲古书院，1976 年，（解说）第 1—2 页。

③ 古典研究会编：《唐话辞书类集》（第二十集），第 86—87 页。

他们在这里苦苦求我。

商人：那个老爹不要理他，这是晚生送的礼，送礼哪有嫌好嫌歹的道理？他不要就罢了！前日三番船是送一百二十斤的山查子，晚生的比他好不好？

通事：三番船是不知什么缘故我没有晓得详细，前船四五六三只船都是送糖，你也要照他的样子，不然我也脸面不好看。你肯看破当真我受你的礼一样的。

商人：老爹这样讲晚生不好推脱，依老爹给他去罢。这个实在看你老爹面上送的。

通事：领情，领情！①

以上事例中，通事在索要赏钱和礼物时一直将这些说成是“定例”，然而在开口之时却又不能像照章办事那样直截了当，而是转弯抹角，且当劝说唐船商人同意按所谓“定例”行事的时候，亦是要他们看在自己的面子上去做而没有强调这是官方的规则。由此可见，这些“定例”并非是德川幕府或是长崎奉行颁布的法令规则，应当是在基层直接和中国商人接触的低级官吏或役人自行设置的项目。而通事则在当中作为沟通人，采用非官方的方式进行协商，使之得以实现。这些事例证明，在长崎的唐船贸易中的确存在着一条灰色地带，且如果商人们拒绝依从这一层面的“定例”或潜规则，不给通事面子，那么在贸易过程中他们很有可能受到基层官役的刁难，且难以得到日本官方法规的保护。

《译家必备》中还有事例表明，日本方面的基层吏役，不仅不去制止上述“夫子”陋习的发生，甚至还放任纵容。在“本船起货”一节里记有这样一个情节：

唐通事告知唐船船主，“插刀手”，也就是日本官方的役人告诉他，该船的几个船员伙计在打骂一名搬运糖包的夫子，并要船主让伙计们先退开再查明情况。通事说：“倘有什么夫子们不正经的事情，只管对我讲，我好问他插刀手算账。”船主则连忙说道：“啊呀！哪里哪里！老爹不要听他，他骗你说的。你看晚生没造化，今日偏偏逢着这样厉害的夫子。药材糖包漫好好的，逐包都割破了，你来抢一块，他来偷半包，都是弄得零零碎碎的。可怜唐人用了血本买几件货来，白白里吃他们拿了去，苦呢不苦？夫子做下这样没天理的事情，插刀手怎么不禁他自家？眼睛也不瞎的，也在那里呆呆的看，竟不做声，又不去骂他打他，所以弟兄们也啰啰嗦嗦发起作来，晚生也依不得，老爹也不要管他。”通事听完答道：“这正是，你道理话我都晓得。所以我才对插刀手说，唐人是倒也晓得规矩，凭你什么事情百顺百依。但是你也想想看，漂洋过海不是为玩耍而来，只要赚两分钱。单单赚不出钱也罢了，吃亏是实在吃亏不得。我看今日夫子的偷法是凶也凶得狠，你做插刀手的该禁他，不该由他放肆，你怎么不留心照管？因为唐人也闹起来，这怪不得他的了。我若依不得你，你有什么话说？这一遭我且依你，叫总管吩咐弟兄们歇歇手罢，也是仍旧一样的时节，我再不理你、他。那插刀手也被我说破了，都会意了，你且依他。”②可见，事情的经过是日本的搬运工人在卸货过程中有偷抢货物的情况，但负责看守的“插刀手”却对此包庇纵容，视而不见，遂引起唐船上伙计的不满，以至打骂了搬运工人。通事看清了事情缘由，对唐船船员的行为表示理解，又对“插刀手”加以诘责，才算平息了事件。

与其他多数德川时期有关唐船乘员的日本史料不同，《译家必备》中的诸多事例往往会记载事件矛盾发生的双向原因。在这样的叙述中，唐船商人不再是责任的唯一承担者，也不再以脸谱式的反面形象登场。该书的记载之所以会相对的中立和客观，究其原因，这是一本指导通事日常工作的实用手册而不是为了表达个人观点倾向的书籍，它的撰写目的是要解决纠纷而并非升级矛盾。也正是因为如此，该书于我们了解当时长崎唐船贸易的真实状况才尤显重要。

---

① 古典研究会编：《唐话辞书类集》（第二十集），第 114—116 页。

② 古典研究会编：《唐话辞书类集》（第二十集），第 83—85 页。

四、唐船商人的历史形象

在近世的中日之间，唐船商人为两国提供所需物品，却时常遇到在海上舟覆人亡的险情，并要承受清朝官府出海管制、债务追讨以及德川幕府的信牌约束乃至日方商业陋习的压榨。他们是东亚海域贸易前线的实际运营者和风险的直接承担人，同时也是在国家权力的挤压间挣扎求生的弱势群体。然而就是这样一个值得同情的群体，他们在历史的舞台上却往往会以一个负面的形象登场。例如，《琼浦佳話》、《呈词翻案》、《信牌方记录》、《和汉寄文》、《通航一览》等德川时期的日本文献，便记有为数众多的唐船乘员赌博、狎妓、走私、违法乱纪等行为。在看到这些篇章段落的时候，阅读者自然会在无意识中给他们贴上五毒俱全、无赖或是盗贼的标签，甚至人们会联想到，唐船商人之于德川日本简直就如同倭寇之于明朝中国！

诚然，在海上从事贸易活动，乘商船来到日本的中国人不可能都是遵纪守法的良民。唐船商人自身是位于清朝对外贸易基层的群体，他们招募的水手、员工自然是身处社会底层的人物。若将这些人同受过良好教育，具有一定身份地位的儒雅名士同台比较显然是无意义也是不公平的。然而需要注意的是，历史文献中的情景、情节通常是在特殊事件发生时被记录下来的非常状态，而在例如长崎唐船贸易的记录中，这些事件又往往是以负面的事情居多，由此产生出来的印象，无疑是片面和负面的，且这种基于负面叙述而得出印象还容易习惯性地引导出具有偏见的结论，即如果在中日交涉中产生了什么矛盾，这些形象不良的中国人一定是应当承担责任的罪魁祸首。唐船商人就是这样处境尴尬的群体，他们在历史上的正向作用往往被一笔带过甚至彻底忽略，而负向作用却被无限放大以至落下千古骂名。

随着新资料的出现我们有责任为那些曾经活动在东亚海域贸易前沿的众多无名唐船商人正名。

主要参考文献

[1] 傅衣凌：《明清时代商人及商业资本》，北京：人民出版社，1956 年。

[2] 刘序枫主编：《中国海洋发展史论文集》（第九集），台湾“中央”研究院人文社会科学研究中心，2005 年。

[3] 山协悌二郎：《长崎的唐人贸易》，东京：吉川弘文馆，1964 年。

[4] 松浦章：《清代海外贸易史的研究》，京都：朋友书店，2002 年。

[5] 大庭修编：《享保时代的日中关系资料（一）》，吹田：关西大学出版部，1986 年。

[6] 孙伯醇、村松一弥编：《清俗纪闻》，东京：平凡社，1987 年。

[7] 古典研究会编：《唐话辞书类集》（第二十集），东京汲古书院，1976 年。

“Tang Ship Merchants”: A Community on the Trade Frontier of the East Asia Seas

WANG Laite (School of History and Culture, Northeast Normal University; wanglaite@ hotmail. com)

“Tang Ship Merchants” were a group who flourished on the trade frontier of the East Asian Seas during the Early Modern period. They occupied the lowest rung of Qing Dynasty’ s trading system with Japan, however their position and status in the trading activities are rarely studied. By examining the existing trade documents, this article intends to view the position of these merchants within the Qing Dynasty’ s overseas trading system and reveal their circumstances under the official supervision from both China and Japan in order to revise and re-evaluate the historical image of this community in an unbiased way.